

UN PRÉJUDICE ESTIMÉ EN MILLIERS D'EUROS PAR VÉHICULE À CAUSE DU CARTEL DES CAMIONS

LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT QUI SOUHAITENT ENCORE RÉCLAMER UNE INDEMNISATION DOIVENT RAPIDEMENT PASSER À L'ACTION



Des amendes s'élevant à plus de 3,8 milliards d'euros ont été infligées à Volvo/Renault, MAN, Daimler (Mercedes), Iveco, DAF et Scania en 2016 et 2017, en raison de leur participation à un cartel illicite sur le marché des camions entre 1997 et 2011. Selon un rapport d'experts, il ressort que les victimes du cartel ont subi un préjudice d'environ 8 à 10% en moyenne sur le prix des camions qu'elles ont achetés, loués ou pris en leasing. Avec le soutien de l'UPTR, Deminor a regroupé un grand nombre d'entreprises belges dans le cadre d'une action collective pour obtenir une indemnisation. Il est toujours possible de se joindre à l'action de Deminor mais ceci devient urgent. Les demandes d'indemnisation des entreprises belges seront prescrites en juillet 2021.

Une enquête de la Commission Européenne a débouché en juillet 2016 sur une transaction avec Volvo/Renault, MAN, Daimler, Iveco et DAF. Les constructeurs de camions ont reconnu avoir participé à un cartel et ont accepté de payer une amende record de 2,9 milliards d'euros. Scania ne faisait pas partie de cette transaction. La Commission a toutefois constaté que Scania avait été un "membre actif" du

cartel et lui a imposé une amende de 880 millions d'euros en septembre 2017.

Le cartel concernait le marché des camions de poids moyen et lourd (à partir de 6 tonnes). Il a commencé en janvier 1997 lors d'une réunion dans un hôtel bruxellois et s'est poursuivi pendant 14 années. Le cartel couvrait l'ensemble de l'Espace Economique

Européen et portait sur la coordination des prix et des augmentations de prix bruts, le calendrier pour l'introduction de nouveaux modèles de camions répondant aux normes environnementales et la répercussion sur les clients des coûts qui en découlent. Les cartels entravent la concurrence et ceci a des effets négatifs pour les acheteurs d'un bien qui paient un prix trop élevé pour l'acquérir. C'est

la raison pour laquelle les cartels sont interdits.

Deminor a pris connaissance de documents qui permettent de mieux comprendre la manière dont le cartel des camions a fonctionné. Des hauts responsables des (sièges centraux des) constructeurs de camions se réunissaient et communiquaient de manière régulière afin de coordonner leur cartel, parfois à l'occasion d'événements tels que les salons et foires commerciales. Par exemple, une invitation à l'une de ces réunions que Scania avait envoyée était formulée comme suit : « *Un échange d'information doit toujours servir de point de départ à notre réunion et j'attends dès lors une bonne préparation de la part de tous ceux qui font partie de ce groupe* » (traduction libre). La Commission a également constaté que la planification des augmentations de prix bruts faisait régulièrement l'objet de discussions lors des réunions. Il était d'ailleurs expressément demandé aux constructeurs d'intégrer des informations s'y rapportant dans leur présentation au cours des réunions.

On peut également souligner l'existence de notes manuscrites ainsi que le contenu d'un dossier qui a été retrouvé dans une armoire au siège de l'un des constructeurs de camions avec le nom « *Compétition 2005* » écrit dessus. Selon la Commission, cela ne laisse subsister aucun doute : « *La page 2 renseigne de l'information sur les Euro 4 et 5 de Scania. Outre de nombreux détails techniques, une augmentation de prix de 5-8% est mentionnée* » (traduction libre). Un tableau a également été retrouvé portant le titre « *Price increases competition 2006.xls* » et dans lequel étaient communiquées des informations sur les augmentations de prix mois après mois pour les années 2005 et 2006. Les documents rassemblés par la Commission établissent clairement que le cartel allait plus loin que l'échange d'informations concurrentielles. Les décisions de la Commission insistent en effet formellement sur l'existence d'une "coordination" entre les membres du cartel.

Ces derniers se sont également concertés sur l'introduction des nou-

velles technologies pour se conformer aux normes d'émission et sur la répercussion des coûts qui en résultaient. Ceci ressort notamment d'un e-mail que Scania a envoyé à ses concurrents : « *quand livrez-vous à vos clients quels moteurs (ch) avec l'EURO 4 et/ou l'EURO 5 et à quel prix. Comme ceci est certainement intéressant pour tous les collègues, je rassemblerai l'information et l'enverrai à tout le monde. [...]* ».

Il ne s'agit que d'une sélection très limitée extraite des nombreuses preuves que la Commission a récoltées mais elle illustre déjà bien l'étendue du cartel entre les constructeurs de camions.

Même si le cartel aurait principalement porté sur les "barèmes de prix bruts" et leur augmentation, tout un chacun sait que le prix brut forme le point de départ pour le prix net qui est en définitive payé pour un camion. Si ce prix brut est artificiellement élevé en raison d'un cartel, ceci conduit à un prix net plus élevé. Le fait que des réductions de prix soient

Choisissez **SOLID**, leader en gestion des données sociales

Archivage



Gestion des chronotachygraphes et cartes chauffeurs. Rapatriement à distance

Expert



Suivi des temps de service et gestion de la prépaie. Lien vers les secrétariats sociaux



Rapatriement automatique des fichiers légaux

Facile à intégrer avec l'ordinateur de bord Truck4U, relié directement au tachygraphe

NOUVEAUTE **SOLID**

Découvrez notre nouvelle version web : **SOLID 6**

La sécurité totale de vos fichiers légaux dans le cloud, accessible de n'importe où et sans limite d'utilisateurs !



UNE SOCIÉTÉ TRIMBLE

Voulez-vous aussi rester facilement en règle avec la législation sociale et optimiser votre parc de véhicules ?

Contactez nous pour toute démonstration !

ARSER sprl

Rue de Waucomont, 30

B-4650 HERVE

Tél. : +32 476 66 21 69

Email : info@arser.be



UNE SOCIÉTÉ TRIMBLE
www.solid-transport.com



Transport & Logistics
www.trimble.com

parfois accordées n'y change rien: dans une situation normale, en l'absence de cartel, cette réduction aurait également été accordée mais sur un prix brut plus bas. En résumé, le cartel a entraîné des prix plus élevés pour les utilisateurs de camions, en ce compris les sociétés de transport. Les experts économiques renommés auxquels Deminor a fait appel pour calculer le préjudice causé par le cartel sont également arrivés à cette conclusion. Ils estiment qu'entre 1997 et 2011, le cartel a eu, en moyenne, un impact estimé entre 8% et 10% du prix des camions. Viennent s'y ajouter les intérêts que les victimes peuvent aussi réclamer. Le montant de ces intérêts est entretemps devenu très élevé.

Afin de faciliter les actions en indemnisation des victimes du cartel, Deminor a organisé une action collective avec le soutien de l'UPTR et d'autres. Nos clients peuvent confier à Deminor tout le travail que cela occasionne et elle couvre aussi tous les frais de la procédure (honoraires des avocats, des experts, etc.). Deminor finance l'action en justice de ses clients et travaille selon le principe du "no cure, no pay": nos clients ne doivent nous rémunérer que si l'action débouche sur un succès. Dans le cas contraire, ils ne payent rien.

En juin 2019, Deminor a lancé une procédure aux Pays-Bas pour un pre-

mier groupe de clients belges afin de réclamer des dommages et intérêts pour leur compte. Les Pays-Bas sont une juridiction attractive pour mener des actions collectives en indemnisation en rapport avec un cartel.

L'action de Deminor fait partie d'actions en justice qui avancent plus vite que d'autres procédures ayant été introduites par la suite aux Pays-Bas. Ceci constitue un avantage puisque Deminor se retrouve ainsi en position de leader.

Deminor ne demande pas à ses clients de lui céder leurs actions en indemnisation. Ils sont représentés par une fondation que Deminor a constituée et qu'elle gère. Il ressort d'une première réaction des constructeurs de camions dans le cadre de la procédure en justice que la manière dont Deminor a organisé la participation de ses clients à la procédure ne suscite pas la critique. D'autres organisations ont opté pour des structures parfois plus complexes, par exemple en demandant à leurs clients de leur céder leurs demandes d'indemnisation. Ceci a toutefois déjà fait l'objet de critiques et de contre-attaques de la part des constructeurs de camions, sans compter des décisions de justice négatives dans d'autres pays. Deminor ne croit pas à un tel modèle et considère qu'il est important que ses clients gardent le contrôle sur leurs demandes en justice.

A la fin du mois de novembre de cette année, le tribunal hollandais organisera des audiences dans la première procédure que Deminor a mise en route pour le compte de ses clients. Jusqu'à présent, le tribunal a abordé cette affaire de manière pragmatique et fait en sorte d'imprimer un certain rythme au déroulement de notre procédure.

Deminor introduira une deuxième procédure pour d'autres clients d'ici le mois de juillet 2021. Ceci est dû au fait qu'en juillet 2021, les actions en justice des sociétés belges à l'encontre des membres du cartel des camions seront prescrites. Après cette échéance, il n'est plus possible de réclamer une indemnisation. Il est possible qu'une demande puisse encore être introduite à l'encontre de Scania après juillet 2021 mais ceci dépendra de l'issue de la procédure que Scania a introduite contre la décision de la Commission et nous ne savons pas quand ni comment cette procédure se clôturera.

Charles Demoulin
Partner
Deminor Recovery Services



Si vous n'avez pas encore rejoint l'action collective de Deminor et si vous êtes intéressé(e) à y participer, nous vous invitons à envoyer un e-mail à l'adresse drs@deminor.com tout en précisant que vous êtes membre de l'UPTR. Nous répondrons à votre e-mail en vous envoyant le contrat ainsi que plus d'informations sur le cartel et l'action collective de Deminor.

Si vous avez des questions, vous pouvez contacter Deminor directement par e-mail: drs@deminor.com ou par téléphone: 02 674 71 33.

Deminor tient l'UPTR régulièrement informée des progrès accomplis dans l'action collective.